

Leseprobe © Verlag Ludwig, Kiel

Oliver Auge, Doris Tillmann (Hrsg.)  
**Kiel und die Marine 1865–2015**



Leseprobe © Verlag Ludwig, Kiel

Oliver Auge, Doris Tillmann (Hrsg.)

**K I E L   U N D  
D I E   M A R I N E  
1 8 6 5 – 2 0 1 5**

---

150 Jahre gemeinsame Geschichte

Ludwig

Die Publikation wird herausgegeben vom Historischen Seminar der  
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Abteilung für Regionalgeschichte,  
und dem Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.  
Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen  
und die Einspeicherung und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

© 2017 Verlag Ludwig  
Holtener Straße 141  
24118 Kiel  
Tel.: 0431–85464  
Fax: 0431–8058305  
[info@verlag-ludwig.de](mailto:info@verlag-ludwig.de)  
[www.verlag-ludwig.de](http://www.verlag-ludwig.de)

Redaktionelle Bearbeitung: Carina Storm, Knut Kollex, Julian Freche  
Coverentwurf: Eckstein & Hagestedt  
Gestaltung und Satz: Hauke Heyen

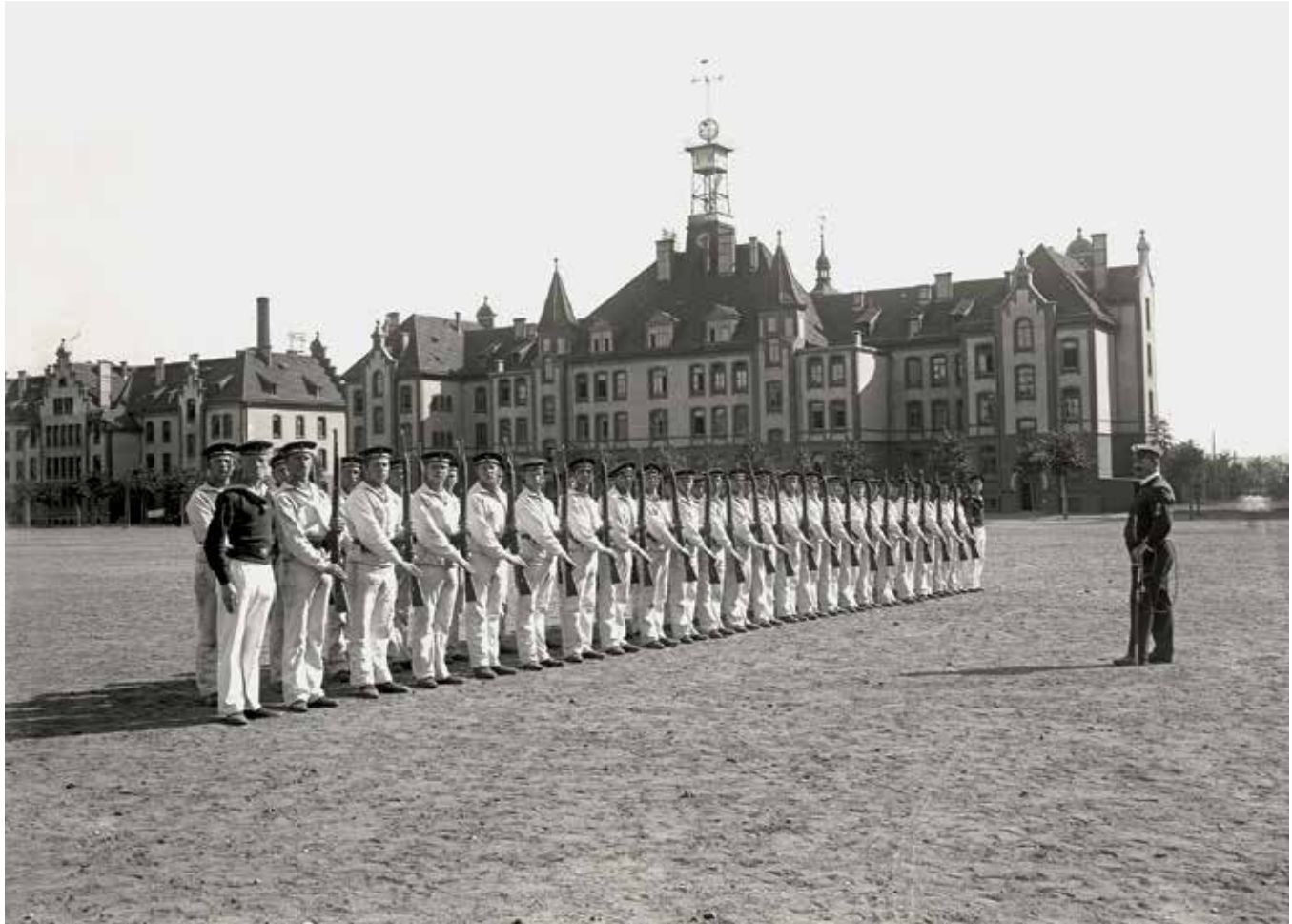
Alle Abbildungen stammen, wenn nicht anders vermerkt,  
aus dem Stadtarchiv Kiel und dem Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier  
Printed in Germany

ISBN 978-3-86935-328-9

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	7
<b>Kiel und die Marine – Höhen und Tiefen einer langen Partnerschaft</b> .....	11
<i>Von Michael Epkenhans</i>	
<b>Die Kontaktfelder zwischen den Militärangehörigen und den Einwohnern Kiels im Kaiserreich</b> .....	27
<i>Von Julian Freche</i>	
<b>Das Seeoffizierkorps der Kaiserlichen Marine und Kiel</b> .....	47
<i>Von Christian Jentzsch</i>	
<b>Kaiserzeitliche Marinegebäude in Kiel: Fünf Thesen zur architektonischen und städtebaulichen Entwicklung</b> .....	63
<i>Von Johannes Rosenplänter</i>	
<b>Friedrichsort: Von der Festung zum Industriegebiet – ein Überblick</b> .....	81
<i>Von Jann Markus Witt</i>	
<b>»... daß mit dem Niedergang der Flotte, es auch mit dem Emporblühen der Stadt vorbei ist« – Wilhelmshaven und die Marine</b> .....	101
<i>Von Stephan Huck</i>	
<b>Dockyard, Naval Base and Town: The Social and Political Dynamics of Plymouth 1800 to 1950</b> .....	113
<i>By G. H. Bennett</i>	
<b>The Naval Base and the city of Norfolk The First 100 Years</b> .....	137
<i>By Lee Duckworth</i>	
<b>»Einnahme unmöglich«? Sevastopol' als Geschichte eines (Miss-)Erfolgs<sup>1</sup></b> .....	161
<i>Von Kerstin S. Jobst</i>	
<b>Pola: Vom k. u. k. Kriegshafen zum italienischen Flottenstützpunkt</b> .....	183
<i>Von Frank Wiggermann</i>	



Matrosen der I. Werft-Division auf dem Exerzierplatz der Marinekasernen in der Wik, um 1910

## Vorwort

Am 24. März 1865 wurde durch Ordre König Wilhelms I. (1797–1888) die preußische Marinestation von Danzig nach Kiel verlegt. Mit dieser Verlegung begann die moderne Geschichte Kiels, die mit einem rasanten wirtschaftlichen Aufschwung und einem vorher nicht gekannten Wachstum der Stadt verbunden war. Innerhalb von 50 Jahren stieg die Einwohnerschaft um mehr als das Zehnfache an. Kiel wurde zum wichtigsten Kriegshafen der preußischen, bald kaiserlichen Marine und zum zentralen Standort der deutschen Werftindustrie. Mit gutem Grund ist diese Entwicklung in der stadtgeschichtlichen Literatur schon mehrfach als eine zweite Stadtgründung bezeichnet worden.<sup>1</sup>

2015 jährte sich das für die Kieler und – denkt man z. B. an den berühmten Matrosenaufstand von 1918, der am Beginn der Novemberrevolution und damit am Anfang der Weimarer Republik stand – für die deutsche Geschichte insgesamt wichtige Ereignis der Marinestationierung in Kiel zum 150. Mal. Es lag daher nahe, diese 150jährige Wiederkehr zum Anlass einer fundierten Retrospektive und Bewertung des auf den ersten Blick enormen Einflusses auf Wirtschaft, Struktur und Bevölkerung der Stadt Kiel zu machen, zumal diese Bedeutung bisher noch nicht umfassend wissenschaftlich untersucht und gewürdigt und erst recht nicht einem Vergleich im globalen Kontext unterzogen worden ist. War Kiels Geschichte eine einmalige Ausnahme oder kam es im Rahmen des zeitgenössischen Wettrüstens zur See auch ande-

renorts, etwa im englischen Plymouth, im nordamerikanischen Norfolk, im russischen Sewastopol' oder im österreichisch-ungarischen Pola zu vergleichbaren Entwicklungen und Prozessen? Die Abteilung für Regionalgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, das Stadt- und Schiffahrtsmuseum Kiel sowie das Stadtarchiv Kiel veranstalteten aus diesem Grund vom 24. bis 27. März 2015 eine internationale und interdisziplinäre Tagung zum Thema »Kiel und die Marine 1865–2015: 150 Jahre gemeinsame Geschichte«. <sup>2</sup> 15 Vorträge wurden zu diesem Zweck im Ratssaal der Stadt Kiel, im Schleswig-Holstein-Saal im Schleswig-Holsteinischen Landeshaus sowie in der Offiziersheimgesellschaft Kiel-Wik e. V. im Kieler Tirpitzhafen gehalten. Zusätzlich wurde das straffe Arbeitsprogramm um eine Führung durch die zeitgleiche Ausstellung im Stadtmuseum Warleberger Hof mit dem Titel »Kiel als Marinestadt – Von der preußischen Flottenstation zum Reichskriegshafen (1865–1914)« und um eine halbtägige Exkursion zum Anscharpark, Nordfriedhof und Marineehrenmal in Laboe bereichert. An dieser Stelle sei nochmals allen aktiv am Gelingen der Tagung Beteiligten aufs Herzlichste gedankt. Insbesondere sind dabei die Stadt Kiel und der Deutsche Marinebund e. V. für ihre finanzielle Unterstützung hervorzuheben, ohne welche die Tagung nicht hätte durchgeführt werden können.

Der Zuspruch, den die Tagung durch eine zahlenmäßig beachtliche Hörerschaft erfuhr, bestärkte die

Organisatoren und Veranstalter in dem Entschluss, die in vielerlei Hinsicht grundlegenden Referate der Tagung in einem Sammelband herauszugeben. Und tatsächlich ist es erfreulicherweise gelungen, zehn der in die Tagung involvierten Referenten dazu zu motivieren, ihre Vorträge zu Aufsätzen um- und auszubauen, wofür wir Herausgeber sehr dankbar sind. Auch wenn wir natürlich bedauern, dass fünf Referate nicht zum Abdruck gelangen konnten, können wir doch mit Fug und Recht behaupten, dass die anderen in diesem Band versammelten Aufsätze das wesentliche Spektrum der vielfältigen Tagungserträge wiedergeben. Dieses beginnt mit einem allgemeinen Überblick über die lange Geschichte des immer wieder zwiespältigen Verhältnisses Kiels zur Marine bis in die Gegenwart, welchen Michael Epkenhans aus Potsdam liefert. Es setzt sich in drei Beiträgen fort, die Kiels Marinegeschichte bzw. die Marinegeschichte in Kiel unter speziellen Gesichtspunkten näher betrachten: Julian Freche (Kiel) schaut auf die Konfliktfelder zwischen den Marineangehörigen und den Einwohnern Kiels im Kaiserreich, Christian Jentzsch (Potsdam) beleuchtet demgegenüber die Verhältnisse und Lebensbedingungen im Seeoffizierskorps der Kaiserlichen Marine in Kiel. Johannes Rosenplänter aus Kiel stellt sodann fünf Thesen zur architektonischen und städtebaulichen Entwicklung der kaiserzeitlichen Marinegebäude in Kiel auf. Im Aufsatz von Jann Markus Witts (Kiel) gerät mit der Darlegung der Geschichte Friedrichsorts von der frühneuzeitlichen Festung zum modernen Industriestandort die unmittelbare Kieler Nachbarschaft in den Blick, um darauf mit dem Beitrag von Stephan Huck (Wilhelmshaven) die Perspektive auf Wilhelmshaven als den zweiten wichtigen Standort der Kaiserlichen Marine zu

weiten. Von diesen deutschen Vergleichsbeispielen wechselt die Blickachse danach auf eine internationale Ebene, indem Harry Bennet (Plymouth) zunächst die sozialen und politischen Dynamiken des Flottenstandorts Plymouth vor Augen führt, Lee Duckworth (Norfolk) sodann die ersten 100 Jahre des Flottenstandorts Norfolk behandelt und Kerstin Jobst (Wien) schließlich die »russischste« Stadt auf der Krim, Sewastopol', als Militärhafen und russischen Erinnerungsort beleuchtet. Das Spektrum beschließt Frank Wiggermann aus Diepholz mit seiner Betrachtung des Aufstiegs und Niedergangs des Kriegshafens Pola auf der Halbinsel Istrien.

In ihrer Gesamtheit markieren die Tagungsbeiträge in verständlich geschriebener und durch zahlreiche Abbildungen aus dem Fundus des Stadtarchivs Kiel und des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum veranschaulichter Art und Weise den aktuellen Forschungsstand und erarbeiten eine internationale Vergleichsebene, die es der künftigen marine- und stadtgeschichtlichen Forschung ermöglicht, weitere, moderne Fragestellungen zu entwickeln und vor allem eine fundierte Antwort auf die Frage zu finden, was die Geschichte Kiels zu etwas Besonderem macht und worin sich dieselbe der Geschichte anderer Flottenstützpunkte ähnelt. In vielerlei Hinsicht gibt sich das Verhältnis von Stadt und Militärhafen auch in den anderen Fällen als ein zweiseitiges zu erkennen, das beiden Seiten Vorteile wie Nachteile bringen konnte. Insbesondere machen die Beiträge deutlich, dass nun an die Stelle deskriptiver Geschichtsschau eine historische Betrachtung treten muss, die auf dem Wege einer Globalgeschichte der Marinestädte dezidiert auf die sich um die einzelnen Standorte rankende Erinnerungskultur bzw. Mythenbildung





Der Kieler Hafen, Schulwandbild nach einer Vorlage von Carl Saltzmann 1905

schauf und die Synergien, Zweckbündnisse und Mesallianzen in diesem Kontext konkret herausfiletiert. In Kiel hat man mit dieser schwierigen Arbeit im engeren und weiteren Umfeld des besagten Tagungsprojektes und in Vorbereitung auf das große Jubiläum des Kieler Matrosenaufstands im Jahr 2018 begonnen.<sup>3</sup>

An dieser Stelle verbleibt es uns, all denjenigen vielmals zu danken, die ihren wertvollen Beitrag am Zustandekommen dieses wichtigen Bandes geleistet haben. Da sind, wie schon erwähnt, natürlich die Autorin und die Autoren zu nennen. Sodann gilt uns herzlicher Dank Knut-Hinrik Kollex von der Abteilung für Regionalgeschichte der Christian-

Albrechts-Universität zu Kiel für die gründliche Textredaktion. Er wurde dabei von Carina Storm unterstützt, wofür wir ebenso vielmals danken. Auch dem Verlag Ludwig sagen wir Dank für die kompetente Unterstützung bei der Drucklegung

der Publikation, die in der Schriftenreihe des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum erscheint.

Prof. Dr. Oliver Auge und Dr. Doris Tillmann  
Kiel, den 1. Februar 2017

## Anmerkungen

- 1 Vgl. dazu etwa Oliver Auge, Kiel in der Geschichte. Facetten einer Stadtbiografie, Kiel 2017 (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 86), Kap. 3 u. 10.
- 2 Siehe den Tagungsbericht von Karen Bruhn in H-Soz-Kult, 05.06.2015, unter [www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-6009](http://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-6009).
- 3 Siehe etwa das Dissertationsprojekt von Knut-Hinrik Kollex, Sturmlauf zur Demokratie? Handlungsspielräume aufständischer

Matrosen zwischen Revolution und Reaktion am Beispiel der Provinz Schleswig-Holstein, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 92 (2017), S. 64–72. – Zu nennen sind auch Klaus Gereon Beuckers, Katharina Prieue (Hrsg.), Die Kieler Garnisonskirchen. Kirchenbau um 1900 zwischen Historismus und Moderne, Kiel 2017 (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 83) und Rackwitz, Matrosenaufstand, 2018 (in Vorbereitung).

# Kiel und die Marine – Höhen und Tiefen einer langen Partnerschaft<sup>1</sup>

Von Michael Epkenhans

Wer an Kiel und die Marine denkt, denkt unwillkürlich an den berühmten Kieler Matrosenanzug. Wer von uns Älteren hat nicht einen Großvater oder sogar eine Großmutter gehabt, die, vom Fotografen fein aufgestellt, in dunkelblauer Hose oder im dunkelblauen Rock, mit weißer Bluse und mit dem berühmten blauen Kragen mit drei weißen Streifen und schwarzem Halstuch stolz in die Kamera lächelt. Nicht nur die Kinder des marinebegeisterten Kaisers und die unzähligen Angehöriger des Bürgertums, sondern selbst später führende Sozialdemokraten wie der junge Willy Brandt oder Helmut Schmidt sind so fotografiert worden. Auch sie wollten oder sollten offensichtlich ›dazugehören‹.

An Kiel und die Marine zu denken, heißt aber auch die Kieler Woche zu erwähnen – ein Spektakel, das seit über hundert Jahren ein fester Termin für viele Marinen im Ausland, für Segelsportler und Partygänger ist.

Wer an Kiel denkt, denkt aber auch an die großen deutschen Werften – Werften, die Technik- und Rüstungsgeschichte geschrieben haben und die dies bis heute allein aufgrund ihrer Leistungs- und Innovationsfähigkeit immer noch tun.

Kiel ist aber auch, wie spätestens jedes Schulkind lernt, wenn es sich mit dem Ersten Weltkrieg befasst,

jener Ort, an dem ein wichtiges Stück deutscher Geschichte geschrieben worden ist – im November 1918: In Wilhelmshaven haben die Matrosen im Oktober 1918 nur gemeutert, im klassischen Sinne Befehlsverweigerung begangen; in Kiel hingegen ist aus dieser Meuterei im Zusammenspiel von Matrosen, Armeeingehörigen, Werftarbeitern und Bürgern eine Revolution geworden – eine Revolution, die die Kronen hinwegspülte und die die Grundlagen für eine moderne Demokratie legen sollte.

Last but not least: Wer an Kiel denkt, denkt auch an die Gorch Fock, jene Botschafterin in Weiß, die nach außen deutlich machen soll, dass die Zeiten kaiserlicher oder brauner Hybris vorbei sind, dass die aus den Trümmern des Zweiten Weltkrieges hervorgegangene Bundesrepublik in ihren Werten und in ihren Zielen ein zutiefst demokratisches und friedliches Land ist.

## Warum wurde Kiel zu einer Marinestadt?

Die Geschichte Kiels und der Marine ist untrennbar verknüpft mit den vielen Irr- und Sonderwegen der deutschen Geschichte. Viele andere europäischen Staaten hatten seit Jahrhunderten ihre Marinen

und damit ihre Marinestützpunkte: England seine Royal Navy, die in den berühmten fünf Häfen zuhause war, Frankreich seine Marine Royal, deren Heimat Brest, Cherbourg und Toulon waren, und Spanien seine Armada, die in Cadiz, La Coruña und Cartagena lag. Selbst kleine Staaten wie die Niederlande, Dänemark und Schweden besaßen zeitweise bedeutende Marinen und entsprechende Stützpunkte.

Deutschland, oder um es präziser zu formulieren, die deutschen Staaten waren hingegen traditionell Landmächte. In diesen gab es zwar viele Garnisonsstädte, aber keine Marinestützpunkte, wie bei den Nachbarn. Die Zeiten der Hanse waren lange vorbei, ganz abgesehen davon, dass die Hanse ein Bündnis von Kauffleuten, nicht aber eine Verteidigungsorganisation war.

All dies sollte sich im 19. Jahrhundert ändern. Und diese Änderungen betrafen schließlich auch Kiel. Verantwortlich dafür war zum einen der Prozess der Nationalstaatsbildung in Deutschland. In drei Kriegen zwischen 1864 und 1871 entstand jenes Deutsche Reich, das die große Mehrheit der Deutschen wünschte, das aber auch bald der Alptraum aller Nachbarn sein sollte. Damit eng verknüpft war zum anderen die Frage des Aufbaus einer Flotte. Diese sollte jedoch Segen und Fluch zugleich für die Stadt werden.

Dass Kiel überhaupt als Stützpunkt ausgewählt wurde, war erstaunlich. Kiel war eine typische Kleinstadt, wie man heute sagen würde. Es hatte eine lange, bis ins Mittelalter reichende Geschichte. Es gehörte der Hanse an, ohne aber die Bedeutung der großen Nachbarn Lübeck oder Hamburg zu erlangen. Seit 1665 hatte es zudem eine Universität. Diese sollte später eine nicht unwichtige Rolle

bei der Entwicklung eines deutschen Nationalbewusstseins im 19. Jahrhundert spielen und eine der Triebkräfte bei der Abspaltung beider Herzogtümer – Schleswig und Holstein – von Dänemark werden. Aber eine Marinestadt? Eine Marinestadt war Kiel nie gewesen, sieht man einmal von dem kleinen Intermezzo der Anlage einer Werft für die schleswig-holsteinische Marine 1849–1852 ab. Deren Verkauf an Georg Howaldt, später einer der großen Werftbesitzer in Deutschland, machte jedoch deutlich, dass diese Episode damit eigentlich abgeschlossen war.

Wenn Kiel ein Jahrzehnt später doch zur Marinestadt wurde, dann hatte dies zwar auch mit der guten Lage an der Ostsee und dem für Schiffe idealen Naturhafen zu tun, der einen ganzen Flottenverband aufnehmen konnte. Ausschlaggebend waren diese Aspekte aber nicht. Viel wichtiger waren die Besonderheiten der deutschen Geschichte und nicht zuletzt manche Zufälle.

Zu diesen Zufällen gehörte zunächst der Deutsch-Dänische Krieg von 1864. Erst dieser rückte Kiel, obgleich es dem Deutschen Bund angehörte, überhaupt in das Blickfeld preußischer Politiker, Generale und Admirale. Bis dahin war der König von Dänemark Landesherr, nicht der König von Preußen. Doch während der eine, dessen Regierung und Parlament bis zuletzt hofften, die anderen Mächte würden ihnen zu Hilfe kommen, um einem übermächtigen Preußen Einhalt zu gebieten, glaubte, den Status quo ändern zu können, pochten der andere und dessen Ministerpräsident auf die Gültigkeit geschlossener Verträge. Am Ende eines schließlich verlorenen Krieges blieb dem dänischen König nichts anderes übrig, als Frieden zu schließen. Frieden schließen bedeutete in diesem Fall, die



1 Ankunft der preußischen Flottille im Kieler Hafen am 29. August 1864, Zeichnung von Ernst Wolperding

beiden umstrittenen, aber »up ewig ungedeelten« Provinzen Schleswig und Holstein abzutreten.

Diese Abtretung war aber nur der erste Schritt auf dem Weg, um Kiel zu einem Stützpunkt der preußischen Marine zu machen. Vorerst gehörte Holstein, und damit Kiel, ja zur österreichischen Sphäre. Dass dies nur ein Provisorium bleiben sollte, war zumindest aus Bismarcks Sicht klar. Aus seiner Perspektive hatte die alte Vormacht des Reiches in Deutschland im Zeitalter des Nationalstaates nichts mehr zu suchen. Es war daher nur eine Frage der Zeit, wann dieser Konflikt um die Vormacht wieder ausbrechen

würde, auch wenn bis zuletzt offenblieb, ob dieser politisch oder doch militärisch gelöst werden würde.

So sehr die Gasteiner Konvention vom August 1865 daher noch die Gemeinsamkeiten betonte, überbrücken konnte sie die Gegensätze nicht. Was in unserem Zusammenhang viel wichtiger ist: Diese Konvention erlaubte Preußen die Nutzung des Kieler Hafens, die Anlage von Befestigungen sowie die Stationierung von Truppen mitten im österreichischen Verwaltungsgebiet.

Erstaunlich war diese Wahl insofern, als Preußen, die entscheidende große Macht in Norddeutschland,

seit 1853 ja dabei war, sich einen eigenen, neuen und an den wichtigsten Seewegen in die Nordsee und den Atlantik hinaus gelegenen Kriegshafen zu bauen: Wilhelmshaven. Die dänische Blockade der deutschen Küsten im Jahre 1848 hatte deutlich gemacht, wie wichtig es war, den Handel zu schützen und die eigene Küste notfalls mit Kriegsschiffen zu verteidigen. Dies galt umso mehr, als die Industrialisierung des Landes allmählich Fahrt aufnahm. Jede Unterbrechung konnte Wirtschaft und Handel schädigen und damit zugleich auch den inneren Frieden gefährden. Und soweit es die Ostsee betraf, hatte Preußen ja einen Kriegshafen: günstig in der Mitte der langen Ostseeküste gelegen, weitgehend eisfrei und mit einer eigenen Werft: Danzig.

Standortentscheidungen sind aber nicht immer ›vernünftig‹ im Sinne von wirtschaftlich nüchtern durchgerechnet. Viele Faktoren spielen dabei eine Rolle: politische, militärische, ökonomische, infrastrukturelle oder auch emotionale. Kiel ist ein typischer Fall für eine komplizierte Gemengelage, bei der es schwer zu entscheiden ist, welche Faktoren am Ende den Ausschlag gaben. Strategisch und marinegeographisch hätte eigentlich, wie im Fall von Wilhelmshaven, die Errichtung eines Stützpunktes auf Rügen nahegelegen. Vom Jasmunder Bodden aus hätte die Marine die gesamte Ostsee beherrschen können. Selbst Moltke, der für seine nüchternen Planungen bekannt war, favorisierte diesen Stützpunkt. Die junge Marine, klein wie sie war, machte sich hingegen für Kiel stark. Politische Gründe, gemeint waren der Druck auf Österreich in den Herzogtümern sowie ein drohender Krieg mit Frankreich, sprachen ebenso dafür wie temporäre strategische und finanzielle Erwägungen. Im Gegensatz zum Jasmunder Bodden oder dem eben

erst eroberten Sonderburg konnte die Marine in Kiel auf eine rudimentäre Infrastruktur zurückgreifen. Und diese Infrastruktur baute sie im Zeichen der Spannungen der späten 1860er Jahre aus.

Das, was man einmal geschaffen hat, gibt man wiederum nur in den seltensten Fällen wieder auf. Die berühmte normative Kraft des Faktischen oder schlichtweg auch die Scheu, verbautes Geld im Nachhinein in den Wind zu schreiben, gaben daher den Ausschlag, Kiel 1871 neben Wilhelmshaven zum in der Reichsverfassung ausdrücklich aufgeführten Reichskriegshafen zu machen.

Wie aber reagierten die Kieler auf diese Entscheidung der Besatzer – denn etwas anderes waren die Preußen für viele Schleswig-Holsteiner über viele Jahrzehnte ja nicht. Selbst Bismarck gestand dies später ein, als er die Annexion der Provinzen mit dem Raub der Sabinerinnen verglich und damit kleinzurenden versuchte. Sie reagierten, wie es von stolzen Holsteinern, die eigentlich selbständig und nicht preußisch werden wollen, zu erwarten war: Den vom ersten preußischen Oberpräsidenten unmittelbar nach der Übernahme beider Herzogtümer durch Preußen 1866 erwarteten Höflichkeitsbesuch verweigerten die städtischen Honoratioren in Gänze. Der Einladung zum Antrittsbesuch nach der feierlichen Inbesitznahme ein halbes Jahr später folgten nur sieben von achtzehn Eingeladenen. Deutlicher konnte man sein Unbehagen über die unerwartete und ungewollte Entwicklung kaum zum Ausdruck bringen. Bis zu welchem Grade marinefeindliche oder antipreußische Ressentiments ausschlaggebend für dieses aus Sicht des neuen Landesherrn unerhörte Verhalten waren, ist kaum zu entscheiden.

Wie dem auch sei. Mit der Annexion waren die Würfel gefallen: Die Verfassung des Norddeutschen

Bundes machte Kiel zum Kriegshafen, eine Bestimmung, an der auch die Reichsverfassung von 1871 festhalten sollte.

### Stadtplanung, Stadtentwicklung und Bevölkerungswachstum

Wer sich einen Plan von Kiel vor der Ankunft der Marine anschaut, sieht eine für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts typische Mittelstadt. Der Anschluss an die Eisenbahn 1844 hatte – wie überall – der Stadtentwicklung zwar einen gewissen Schub verliehen. Der eigentliche Motor der Entwicklung war dann aber die Ankunft der Marine 1865. Sicher: die verschiedenen Verwaltungsbehörden, die mit der Eingliederung Schleswigs und Holsteins in den preußischen Staat nun in Kiel ihren Sitz fanden, brauchten auch Beamte, Angestellte und Arbeiter. In ihrer Gesamtheit spielten sie im Vergleich zur Marine jedoch keine Rolle. Diese brauchte, wie das bei Schiffen nun mal der Fall ist, Platz in jeder Hinsicht. Um ihre Interessen geltend zu machen, hatte ihr der preußische Kriegsminister Albrecht von Roon dem sie bezeichnender Weise unterstand, *carte blanche* gegeben:

Politische Rücksichten erfordern es, die Interessen der Marine in Kiel als vorwiegende anzuerkennen und die politische Wichtigkeit der vollendeten Tatsache einer Einrichtung der Marine-Station macht es zur unerlässlichen Aufgabe, die derselben entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen. Danach erscheint es gerechtfertigt, manchen Rücksichten, welche andernfalls volle Würdigung in Anspruch nehmen dürften, eine nur untergeordnete Bedeutung zuzugestehen.<sup>2</sup>

Diese geschwollen klingende Generalvollmacht hat die Marine in den Folgejahren auch ohne große Skrupel genutzt.

Wo immer man hinschaute, entstanden Marinnebauten, in denen zentrale Behörden der Marine ihren Sitz hatten: das Kommando der Marinestation Ostsee, die I. Marineinspektion, die Kommandantur der I. Werftdivision, die Inspektionen des Torpedowesens und der Marineinfanterie, die wissenschaftlichen Institute der Marine – darunter die berühmte Marineakademie, die Marineschule und die Deckoffzierschule –, die Kaiserliche Werft, aber auch die Kriegsgerichte, die Bekleidungs- und Verpflegungsämter.

All diese Behörden und Ämter mussten im wahren Sinne des Wortes aus dem Boden gestampft werden. Millionen Kubikmeter Erde wurden dabei bewegt, Berge wie der Wittenberg abgetragen und Dörfer wie das Fischerdorf Ellerbek innerhalb weniger Jahre dem Erdboden gleichgemacht. Damit eng verknüpft war die Veränderung der Gebiete an der Förde. Aus vergleichsweise beschaulichen Wiesen am Wasser wurden nun Kai-, Kasernen- und Werftanlagen sowie Befestigungen, verbunden durch Straßen, Schienen, Brücken und die aus Kiel nicht wegzudenkenden kleinen Fähren. Doch nicht nur die Marine baute: An den Ufern der Förde entwickelten sich nun bisher kleine Werften zu Großwerften, allen voran die Germaniawerft, die schließlich von Krupp übernommen wurde, sowie die Howaldtswerke. Hinzu kamen die vielen kleineren Betriebe, die der Marine zurarbeiteten. Der Übergang zur Flotten- und Weltpolitik unter Wilhelm II. beschleunigte diese Entwicklung noch einmal. Jetzt galt es, nicht nur eine kleine Küstenmarine, sondern eine Hochseeflotte von bis dahin ungeahnten Ausmaßen zu beherber-



2 Blick über das Baugelände der Königlichen Werft in Ellerbek, 1868

gen«. Die Verdoppelung der Bevölkerung zwischen 1900 und 1910 ist ein Indiz dafür, welche Bedeutung diese Entscheidung für die Stadt hatte.

Sieht man einmal davon ab, dass das, was in Kiel passierte, von der Marine ausging, so war die Entwicklung gleichwohl nicht untypisch für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Im Ruhrgebiet, in

Oberschlesien oder auch in Hamburg und Berlin vollzogen sich ähnlich und gleichermaßen rasante Entwicklungen: Urbanisierung und Industrialisierung sind hier die Stichworte, die genügen müssen. Nur dort waren es die Zechen und Hochöfen, Maschinenfabriken sowie die zivilen Handels- und Passagierschiffe, die das Stadtbild bestimmten.



Mit dem Wachstum in die Fläche ging ein rasanter Anstieg der Bevölkerung einher. Diese stieg im Vergleich zu anderen Städten geradezu überproportional: Waren es 1864 gerade einmal 18.770, so waren es 1880 bereits mehr als doppelt so viele, 43.594; im Jahre 1900 schon 107.977, und nur zehn Jahre später sollte sich die Einwohnerzahl noch einmal auf 211.627 verdoppeln. In den anschließenden Krisenzeiten stieg sie dann kaum noch (1933: 218.335), fiel dann leicht (1945: 199.579) um sich schließlich bei 242.041 (2011) einzupendeln.<sup>3</sup>

Aus allen Teilen des Reiches zogen Menschen nun nach Kiel. Dort gab es nicht nur Arbeit, sondern in der Stadt konnte man auch der überkommenen Sozialkontrolle des Gutsherrn entfliehen und sich trotz aller Härten ein eigenes Leben aufbauen.

Die Stadtväter und die Bevölkerung haben sich dieser Entwicklung am Ende nicht oder nur in engen Grenzen entgegengestemmt. Die Entwicklung von einer Klein- zur Großstadt hatte ja auch viele Vorteile. Ob es nun eine neue Post, ein neues Universitätsgebäude oder schließlich auch ein neues Rathaus, der Bau immer neuer Wohnviertel, die Anlage eines neuen Straßennetzes oder auch die Inbetriebnahme einer Straßenbahn waren – all diese Elemente waren Kennzeichen des Fortschritts, trotz der nicht zu leugnenden Schattenseiten. Reichskriegshafen zu sein, stärkte zudem das Selbstbewusstsein des nationalen Bürgertums – man war einfach stolz etwas darzustellen, kaiserliche Huld zu genießen und – in der Kieler Woche – auch internationale Aufmerksamkeit auf sich ziehen zu können. Anders wird man die nationale Denkmalbauweise oder auch das Anbringen des kaiserlichen Reichsadlers an der Fassade des städtischen Rathauses nicht interpretieren können.

Versuche der Stadtväter, der Dominanz der Marine wenigstens einen kleinen Riegel vorzuschieben, hatten allenfalls begrenzt Erfolg. Der Prozess um den Handelshafen um die Jahrhundertwende ist dafür ein Beispiel. Die Marine war, wie die Zechen des Ruhrgebietes, übermächtig. Mit ihrem Flächenhunger wie auch ihrer rein an marinestrategischen Fragen orientierten Baupolitik verhinderte sie allerdings den ›natürlichen‹ Aufbau einer Friedensindustrie. Bau und Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der der Marine im Falle eines Krieges die Möglichkeit zur strategischen Rochade unter Umgehung des langen Seewegs um Dänemark herum ermöglichte, ließen erahnen, welche Folgen dies haben konnte. So feierlich dessen Eröffnung auch war, für die Stadt überwogen die Nachteile die Vorteile in jeder Hinsicht. Bereits 1895, im Jahr der Eröffnung, hieß es im Bericht der Kieler Handelskammer: »Die Umgehung Kiels als Transitplatz ist nach der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals noch mehr hervorgetreten.«<sup>4</sup> Hamburg und Bremen, so die nüchterne Erkenntnis hiesiger Kaufleute, waren die eigentlichen Gewinner, erhielten sie doch nun auch Zugriff auf den gewinnbringenden Ostseehandel.

Welche Folgen diese ›Übermächtigkeit‹ der Marine haben konnte, sollte Kiel spätestens in den beiden Weltkriegen und in der Zeit danach bitter erfahren. Die starke Abhängigkeit von dieser wurde in dem Moment zu einer Katastrophe, in dem diese als wichtigster Arbeitgeber teilweise oder wie nach 1945 ganz wegfiel. Die Werften, die – allen voran die Kaiserliche und die Germaniawerft – ausschließlich oder überwiegend Kriegsschiffe gebaut hatten, schlitterten in den 1920er und in den 1930er Jahren von einer Krise in die nächste – mit all ihren Folgen.



3 Ankunft von Kaiser Wilhelm II. in Holtenau bei der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, 21. Juni 1895

Vor diesem Hintergrund ist es auch nicht erstaunlich, dass sich manche in der Stadt Mitte der 1950er Jahre schwer taten, als die Marine zurückkehrte. Zum einen waren überall noch die Narben sichtbar, die der Krieg verursacht hatte. Viele hatten sich geschworen, »Nie wieder Krieg, Kriegsgeschrei und die Marine« zuzulassen. Zudem hatten die Stadt und ihre ›Väter‹ inzwischen viele Anstrengungen unternommen, eine durchaus lebendige »Friedensindustrie« aufzubauen. Die fatale »Monostruktur« der Kaiser- und der NS-Zeit galt es jetzt zu verhindern. Die Gemengelage war freilich, wie schon ein Jahrhundert zuvor, kompliziert. Angesichts der Krisen des Kalten Krieges war die Bedrohung aus dem

Osten unübersehbar. Wirklich verhindern wollten daher nur wenige eine Aufstellung neuer Streitkräfte. Viele teilten, wie die Kieler Nachrichten in einer Umfrage ermittelten, die Meinung eines Kieler Einzelhändlers:

Wir sollten mitnehmen, was wir bekommen können. Wenn mehr Geld durch die Marine in die Stadt fließt, kommt es schließlich jedem einzelnen zugute. Friedenswirtschaft und Marine werden Kiel wieder auf die Beine helfen.<sup>5</sup>

Wer die teilweise aufgeregten Debatten über Standortverkleinerungen oder Standortschließungen verfolgt, stellt fest, dass sich daran im Grundsatz auch später nur wenig geändert hat – egal, wie man

zur Marine am Ende stand. Als Arbeitgeber – sei es direkt oder indirekt über die vielen Zulieferbetriebe – schätzten und schätzen Stadtväter und große Teile der Bevölkerung die Marine.

### Die Kieler und ›ihre‹ Marine

Spätestens an dieser Stelle ist es Zeit, über Kiel, seine Menschen und die Marine zu sprechen. Wie begegneten sich diese in den nunmehr 150 Jahren gemeinsamer Geschichte? Wer die Erinnerungen von Marineoffizieren liest, stellt fest, dass sie die Zeit in Kiel in ihrer Mehrheit genossen haben. Dies galt erst recht zu dem von vielen als »Schlick-tao« verachteten Wilhelmshaven. Wilhelmshaven war eine reine Marinestadt, eine Art Biotop am Rande des Wattenmeers und mitten im Nirgendwo. Kiel aber war demgegenüber eine richtige Stadt. Neben der Marine gab es dort auch andere Annehmlichkeiten – angefangen bei den Kneipen, den Theatern und später den Kinos. »Hier war was los«, würde man sagen, so sehr die Marine auch das Stadtbild prägte. Es spricht für die Stadt, dass Kaiser Wilhelm II. die Marineschule nach der Jahrhundertwende u. a. auch wegen der vielen Möglichkeiten der Ablenkung für die jungen Kadetten nach Mürwik verlegen ließ. Dieser abgelegene Ort am Rande Flensburgs erschien ihm einsam genug, um den Offiziersnachwuchs zur Arbeit an- und von den Lastern des Lebens fernzuhalten.

Was die Kieler Gesellschaft betrifft, so gilt trotz mancher Übertreibungen für die Kaiserzeit das, was ein führender Mediziner später niederschrieb:

Die gesellschaftliche Stufenleiter in Kiel war in den kaiserlichen Zeiten streng in ihren Abstufungen, fast

wie eine Kasteneinteilung in Indien. An der Spitze stand das Kaiserliche Haus. Auf der höchsten Stufe danach die Offiziere der Marine, wenigstens in ihrer eigenen Einschätzung [...] Sonstige Honoratioren von Kiel, Professoren, reiche Kaufleute und was es sonst an Zivilisten gab, konnten natürlich mit der Elite, dem Offizierkorps, nicht gesellschaftlich konkurrieren, mochten sie das nun zugeben oder mit ironischem Achselzucken abtun.<sup>6</sup>

In der Zeit der Weimarer Republik sollte sich dies ändern: Nicht nur hatte die Marine durch eigenes Verschulden enorm an Ansehen verloren, sondern die Stadt selbst verstand sich als »rot«, als republikanisch. Mit den überkommenen gesellschaftlichen Hierarchien konnten viele daher nichts anfangen. Die NS-Zeit veränderte zwar die Stellung der Marine und ihrer Offiziere in der Stadt äußerlich fundamental, doch inwieweit dies, zumal in den sechs kurzen Friedensjahren, eine wirkliche Akzeptanz und ein normales Miteinander ermöglichte, ist schwer zu sagen. Krieg und Niederlage 1945 änderten dann die Rahmenbedingungen komplett. Das Ideal des Staatsbürgers in Uniform – äußerlich sichtbar an der aus Sicht vieler Offiziere eher schmucklosen Uniform, die den Offizier kaum von einem Beamten unterschied, war eine vollständig andere Grundlage für ein Miteinander. Von einer Kastenordnung wie zur Kaiserzeit konnte nun gar keine Rede mehr sein. Der sich nur allmählich vollziehende Prozess des Aufbaus des Stützpunktes erleichterte hier die Annäherung und die Vermischung von städtischer Gesellschaft und Marine. Gleichwohl sollten die Konflikte nicht verschwiegen werden: Sie brachen in dem Moment auf, als eine junge Generation die alten Gewissheiten über den Sinn von Streitkräften, die Notwendigkeit von Landesverteidigung

oder auch die Friedenssicherung mit Waffen infrage zu stellen begann. Die Auseinandersetzungen bei öffentlichen Gelöbnissen und Vereidigungen, vor allem aber die Demonstrationen gegen die Marine zu Beginn der 1990er Jahre, als die ersten Einheiten von Kiel aus in einen wirklichen Krieg ausliefen, seien hier erwähnt. Vor allem Letztere sind von vielen Marineangehörigen mit Unverständnis aufgenommen, als regelrechte Verletzungen empfunden worden. Wie tief diese saßen, zeigt nicht zuletzt die Tatsache, dass der ehemalige schleswig-holsteinische Ministerpräsident und damalige Bundesminister der Verteidigung, ein Kieler, entschlossen war, als Reaktion auf diese ostentative »Feindseligkeit«, als die er das Verhalten hier vor Ort empfand, den Stützpunkt ganz aufzugeben und alle Einheiten in den Osten zu verlegen.

Diese Wogen haben sich inzwischen geglättet. Manchmal ist es gut, wenn etwas Zeit vergeht und vor allem, wenn man öfter miteinander als übereinander spricht.

### Wo aber trafen sich die Kieler und die Marine?

Anlässe für gesellschaftliche Begegnungen gab es genug. Da gab es zunächst die informellen Begegnungen in den Kneipen, in den Theatern und in den Clubs wie dem berühmten Kaiserlichen Yachtclub. Hinzu kamen die vielen offiziellen Anlässe – nationale Feiern, dann die großen Stapelläufe, die im Kaiserreich, aber auch später zu regelrechten Massenaufmärschen wurden, die offenen Tage der Marine, das Aus- oder Einlaufen von Schiffen oder ganzer Verbände sowie last but not least die berühmte

Kieler Woche. Keine Frage: Die Kieler Woche war, zumal unter Wilhelm II., immer auch ein politisches Ereignis. Der Kaiser nutzte sie nur allzu gern, um demonstrativ die Stärke seiner Marine zu präsentieren – ungeachtet der Tirpitzschen Devise »Mund halten und Schiffe bauen.«<sup>7</sup> Die Kieler Woche war aber, vor allem nach 1945, auch ein Sport- und ein Volksfest – und die blauen Jungs aus aller Herren Länder waren mittendrin.

### Kiel und die Revolution

Kiel und die Marine, das heißt auch über Revolution und Gegenrevolution zu sprechen. Sicher, die Wiegen der deutschen Demokratie sind nach Meinung der Historiker das Hambacher Fest und die Paulskirchenversammlung. Aber, so gilt es zu fragen, hätte es die Weimarer Republik ohne den Kieler Matrosenaufstand von 1918 gegeben? Zugegeben, eine rhetorische Frage, aber nicht unberechtigt. Erst hier in Kiel wurde aus einer Matrosenmeuterei eine Revolution. Es waren die Matrosen der nach Kiel verlegten Einheiten des III. Geschwaders, die das alte System endgültig infrage stellten, sich mit ebenfalls unzufriedenen Arbeitern auf den Werften und Soldaten des Heimatheeres zusammaten und mit ihrem Protest das alte Regime wie ein Kartenhaus zusammenbrechen ließen. Von hier aus eilten die Revolutionäre mit der Eisenbahn durchs ganze Reich, um auch andere von der Notwendigkeit eines Umsturzes und der Schaffung einer neuen Ordnung zu überzeugen.

Wie in einem Brennglas lassen sich in Kiel jedoch nicht nur die Kräfte des Neuen, sondern auch die der Reaktion erkennen. Kaum zwei Jahre später